Grain Transportation Agency

1988-89 Estimates

Part III

Expenditure Plan

88-02539/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-75 Canada: $3.00
ISBN 0-660-53906-3 Other countries: $3.60

Price subject to change without notice

1988-89 Estimates

Part III

Grain Transportation Agency

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that form the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 4
B. Use of 1986-87 Authorities 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1988-89
   1. Highlights 6
   2. Summary of Financial Requirements 6
B. Recent Performance
   1. Highlights 8
   2. Review of Financial Performance 9
C. Background
   1. Introduction 10
   2. Mandate 10
   3. Program Objective 10
   4. Program Description 10
   5. Program Organization for Delivery 13
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 15
   2. Initiatives 15
   3. Update on Previously Reported Initiatives 16
E. Program Effectiveness 18
F. Performance Information and Resource Justification 20

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirement by Object 23
   2. Personnel Requirements 24
   3. Transfer Payments 25
   4. Net Cost of Program 26
B. Car Allocation Process 26
C. Overview of Grain Transportation System 27

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
	Grain Transportation Agency Administrator		
65	Operating expenditures	**2,791**	2,749
70	Contributions	**16,582**	18,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	**215**	202
	Total Agency	**19,588**	20,951

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1988-89 Main Estimates
	Grain Transportation Agency Administrator	
65	Grain Transportation Agency Administrator - Operating expenditures	**2,791,000**
70	Grain Transportation Agency Administrator - Contributions	**16,582,000**

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates					
	Authorized person-years	Budgetary			**Total**	1987-88 Main Estimates
		Operating	Capital	Transfer Payments		
Grain Transportation Agency Administrator	31	2,963	43	16,582	**19,588**	20,951
1987-88 Authorized person-years	31					

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available For Use	**Actual Use**
	Grain Transportation Agency Administrator			
65	Program expenditures	2,944,000	11,544,000	**2,946,064**
(S)	Contributions to employee benefit plans	188,000	208,000	**208,000**
	Total Program - Budgetary	3,132,000	11,752,000	**3,154,064**

Section I
Program Overview

A. Highlights

1. Plans for 1988-89

Highlights of the Grain Transportation Agency's plans for its operations during 1988-89 are:

- Evaluation of system capacity, see page 15.
- Development of a car demurrage system for non-pooled grains, see page 16.
- Preparation of a study on car arrival patterns at Thunder Bay and Vancouver, see page 16.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements ($000)

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	Actual 1986-87
Grain Transportation Agency Administrator	**19,588**	7,381	12,207	3,154
Authorized person-years	**31**	29	2	26

Explanation of Change : The financial requirements for 1988-89 are 165% or $12 million higher than the 1987-88 forecast expenditures. This increase is due primarily to:

- 1988-89 Estimates include $16.3 million in System Improvement Reserve (SIR) Fund Contribution.

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast (which is based on information available to management as at November 30, 1987) is $13.5 million or 65% lower than the 1987-88 Main Estimates of $20.9 million (see Authorities for 1988-89 - Part II of the Estimates, page 4). The difference of $13.5 million reflects the following major offsetting items:

- Treasury Board approval of the Alberta Wheat Pool, Valleyview frontier elevator project, directed the Grain Transportation Agency to freeze 1987-88 SIR funds and re-allocate to future years - $1.7 million.

- SIR projects have not materialized as expected during 1987-88 - $11.3 million.

- Lapses in salary and operating expenditures - $.5 million.

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Agency's achievements for 1986-87 were the following:

- The final report on the review of the Western Grain Transportation Act (WGTA) was forwarded to the Minister in February, 1987 with revised recommendations.

- In January, 1987 the Agency assumed responsibility for the System Improvement Reserve Fund, see pages 17 and 18.

- The Agency chaired an Industry Emergency Task Force on grain movement related to work stoppages at Thunder Bay, helped co-ordinate movement of grain cleaned at Inland Terminals to Eastern export position, and developed related recommendations to the Minister.

- A car allocation handbook was distributed to trade participants outlining policies and procedures.

- Due to a change in marketing circumstances on the Prairies, the non-Board feed grain policy was reviewed and revised.

Highlights of 1987-88 are:

- During the 1986-87 crop year (ending July 31, 1987) the Agency achieved a record movement of Canadian grain to export position, (35.3 million tonnes), with no significant increase in equipment, and utilizing capital facilities already in place.

- A number of studies were completed on Car Allocation, Efficiency Measures and Performance Objectives, see update pages 16 and 17.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1986-87 Financial Performance ($000)

	1986-87		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Grain Transportation Agency Administrator	3,154	3,132	**22**

Explanation of Change: The 1986-87 expenditures were $22,000 (.1%) higher than the Main Estimates. This was due to the transfer from Transport Canada of the System Improvement Reserve Fund in January, 1987.

C. Background

1. Introduction

The Grain Transportation Agency (GTA) was created with the passage of the Western Grain Transportation Act (WGTA) in November, 1983. The Agency supercedes the Grain Transportation Authority, which was established in 1979.

The Grain Transportation Agency is charged with the development, co-ordination and management of specific aspects of the grain handling and transportation system.

The Agency, under the direction of the Administrator, is responsible for promoting transportation system efficiencies, monitoring railway performance relative to grain, allocating grain cars in co-operation with the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, and generally co-ordinating the handling and transportation of grain with a view to maximizing returns to producers.

The first full year of operation for the Agency was 1985-86.

2. Mandate

The Western Grain Transportation Act contains provisions for the establishment of a Grain Transportation Agency Administrator and sets out the powers of the Administrator. The legal mandate thus provided by the Act became effective March 1, 1984 with the appointment of the GTA's first Administrator.

Specific authority for the GTA's car allocation activities is derived from the Canada Grain Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is to ensure that, for specified aspects of the grain handling and transportation system, Western grain moves to domestic and export positions in a prompt, efficient and orderly manner.

4. Program Description

The Grain Tranportation Agency is responsible for the development, co-ordination and management of specific aspects of the grain handling and transportation system which includes: the primary elevator system; railway transportation; the terminal elevator system; and the transfer elevator system of the St. Lawrence River and the Maritimes. The responsibilities of the Canadian Grain Commission repecting the handling of grain in elevators and of the Canadian Wheat Board respecting the purchasing and selling of grain are, however, not restricted by the duties and functions of the GTA.

The GTA secures the co-operation and participation of all segments of the grain handling and transportation industry. Contact and liaison are maintained at senior levels. Co-ordination is achieved through the monitoring of key operating indicators, followed by appropriate action.

Specific responsibilities of the GTA include:

Car Allocation : Car allocation has been a primary responsibility of the GTA since March, 1980. It involves the weekly determination of the number of railway grain cars required and available to move western grains to export and domestic destinations, and the subsequent division of those cars by destination, grain, shipper, shipping block or train run, and delivery point. Although there is a shared responsibility for allocation with other agencies, the GTA is designated with primary responsibility for determining on a weekly basis the need for railway cars to meet sales, determining in weekly negotiation with the railways, the number of cars available, reconciling, in the negotiation process, any differences between car requirements and car availability, and finally allocating cars between Canadian Wheat Board and non-Board grains and among shippers of non-Board grains. There are approximately 25,000 cars dedicated to grain service. This fleet may be augmented by railway-owned hopper cars or leased cars as the need arises. The weekly allocation process is illustrated on page 25.

Co-ordination : The GTA has a responsibility for overall co-ordination of grain movement, working with the railways, the elevator companies, the marketing organizations and the other regulatory agencies to ensure that grain movement occurs in an orderly way. This overall co-ordination involves identifying potential bottlenecks and working in a facilitating, expediting, and mediating role with system participants to ensure resolution of difficulties which could impede grain movement.

In addition to the general co-ordination, the Agency also has specific co-ordinating responsibilities at Vancouver and Thunder Bay. GTA offices in these port locations work with railways, terminal elevator managers, and port authorities to expedite grain movement through these very congested locations. These offices will be required to take greater responsibility in the marine interface as well.

Efficiency Measures: The GTA has the responsibility to identify, assess, promote and, if possible, implement measures to improve the efficiency of the grain handling and transportation system. Areas for further study will include a review of system capacity to identify and address any shortfalls or problems areas, and rail car management techniques. Options will be analyzed; proposals will be developed; the adoption of feasible measures will be promoted; and accepted proposals will be implemented.

Performance Objectives : The GTA is required to develop and implement procedures for setting performance targets for the railways and other

system participants including elevator companies and marketing organizations. The Agency has implemented the following procedures:

- system targets are established on the basis of tonnes unloaded the West Coast and Thunder Bay;
- the targets are established for the six principal grains on a monthly basis (four to five weeks) and averaged over a quarterly (13 week) period;
- a detailed analysis of performance is carried out when actual performance falls to less than 95 percent of target to determine why and where the failure occurred and to identify measures to prevent recurrences;
- notional penalties are applied against the railways when performance falls to less than 91 percent of the target over a quarterly period; and
- actual performance is recorded and published on a quarterly basis.

The Agency is continuing to gain operational experience with the current system of targeting and performance measurement. The awards/penalties system continues to be notional i.e., applied in theory only, to determine what is workable. The Agency is examining the feasibility of introducing car demurrage for non-board grains as a part of the notional awards/sanctions system.

Special Projects: (1) The GTA is responsible for the Administration of Special Projects, including the System Improvement Reserve Fund which is designed to fund new and innovative alternatives to traditional railway branch line operations for Western Canada. This includes an extensive producer and public education/communications program which will make producers more aware of the impact of high cost branch lines and how costs can be reduced through branch line rationalization. Other responsibilities will include policy development and Departmental Secretariat functions including preparation of cabinet documents, ministerial briefings and Treasury Board submissions.

Transportation Administration : The Administrator is responsible for a number of transportation administration tasks, such as:

- railway operating agreements - to review and renegotiate agreements for existing and new cars;

(1) The addition of a Special Projects section represents an internal change in organization only and does not involve an increase in resources/person-years or management category complement. See Figure 3.

- grain car capacity - to study capacity requirements; and recommend acquisition, or lease of cars as required;

- alternative use of grain fleet - to monitor capacity and develop regulations regarding use of the grain fleet for other purposes;

- reciprocal and interchange agreements - to assess the need for and negotiate agreements in conjunction with the railways;

- government hopper cars - to monitor, administer, and control the use of cars to ensure they are used efficiently and in accordance with operating agreements; also, to determine policies and procedures for alternative uses;

- trucking agreements - to negotiate and administer agreements for the movement of grain by motor vehicle; and

- investment plans - to review railway investment plans relative to grain and advise the Minister and the Canadian Transport Commission as to their adequacy with respect to system requirements.

Secretariat Function : The Agency acts as Secretariat to the Senior Grain Transportation Committee (SGTC). In addition to providing administrative support, GTA staff provide technical research on such issues as efficiency, performance objectives, and car allocation.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Grain Transportation Agency has one Activity which is synonymous with the Program.

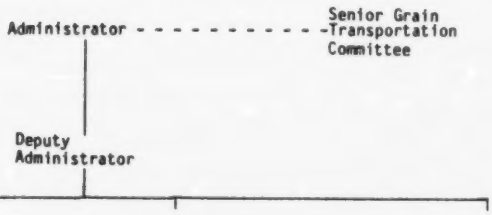
Organization Structure : The Grain Transportation Agency is a branch designated as a Department in its own right, which reports to Parliament through the Minister of Transport.

The Grain Transportation Agency's offices are located in Winnipeg, Thunder Bay and Vancouver. The Administrator is located in the Winnipeg Head Office and is responsible for fulfilling the Program's objective. The Deputy Administrator takes executive responsibility for directing the day-to-day activities of the Agency. The Agency is supported by an Executive Director of Operations with a staff of 11, an Executive Director, Planning with a staff of 7, a Director, Special Projects(1) and a Director, Finance and Administration with a staff of 5. These officers are responsible for the functions displayed in Figure 3. The offices in Thunder Bay and Vancouver deal with Port Co-ordination and are part of the Operations structure.

(1) See footnote page 12.

A Senior Grain Transportation Committee (SGTC) was established under the WGTA to advise the Minister and the Administrator on any matter affecting the transportation, handling and shipping of grain including performance objectives, measures to improve capacity and efficiency, and allocation of railway cars for grain movement. The Committee is made up of senior representatives from all facets of the grain handling and transportation industry.

Figure 3: Organization Structure and Functions



Director, Special Projects	Executive Director, Operations	Executive Director, Planning	Director, Finance and Administration
- development and administration of Special Projects (SIR Fund)	- railway car allocation	- efficiency measures	- financial and administrative services
- policy development	- co-ordination - general - port	- special studies/analysis	- personnel services
- Departmental Secretariat	- control of government hopper car fleet	- information systems	- secretarial/clerical support
- communications	- transportation administration	- development of performance objectives system	- material management

Person-Years					Total
1	12	4	8	6	31

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

The Agency operates in an extremely sensitive environment. It occupies a central role in the grain industry, and the Administrator and Agency staff must respond to a wide variety of forces within the industry. Among those are:

Production and Marketing Levels : Production of the six principal crops is currently running in the 45.2 million tonne (m.t.) range. Grain movement in 1986-87 was 35.3 m.t. This movement is comprised of the six major grains and minor statutory grains. In any given year, the actual production and movement can vary, plus or minus, up to 8-10 m.t. from these figures depending on production and marketing experiences, which in turn are influenced most heavily by weather and worldwide supply and demand. As production increases, greater demands are place on the grain handling and transportation system. The Agency must attempt to ensure that capacity is available to meet these demands.

Commercial Forces: The Agency uses confidential grain sales information from both the Canadian Wheat Board and private grain interests, to make allocation decisions, the impact of which can be felt in costs or savings on marketing and/or water freight.

Socio-political Environment : The farm community, and the management and directing boards of various grain industry organizations often hold divergent views: private vs. co-operative; state vs. open marketing methods. The Agency's role requires it to balance these different perspectives and to play a neutral role in implementing the policies of the WGTA.

Economic Climate (Domestic and International): The Agency is affected by events in the economic scene, both domestically and internationally. Interest rates, world trade, supply of and demand for grains and foodstuffs all effect the movement of western Canadian grain, and as a result, the Agency's responsibilities.

2. Initiatives

Initiatives that will be undertaken by the Agency in 1988-89 are:

Evaluation of System Capacity : This will be done in consultation with the various components of the grain handling and transportation industry in order to identify capabilities and constraints, including railcar fleet requirements, towards achieving optimal system throughput. Implementation of recommendations will be expected to improve efficiency and reduce costs to the system, especially costs to the producers in Western Canada. Study to be completed April, 1988.

Development of a Car Demurrage System for Non-Pooled Grains: Railcars used for non-poolable grains and grain products are no longer (post-WGTA) subject to financial penalty even if the cars are not unloaded within a reasonable length of time. The reinstatement of a demurrage penalty on selected products that do not currently achieve system standard unload times will create an incentive for quicker and better car utilization, thereby reducing system costs. It is planned that a documented case for presentation to the National Transportation Agency will be prepared within the first half of 1988.

Review of the Car Allocation Policy for Canola to Vancouver: In the overall car allocation policy and procedures for the shipment of canola to Vancouver, the Agency must accommodate the producer car objectives of the Canadian Grain Commission, which may be in conflict at some points with other system objectives. The overall policy must minimize any advantages or perceived advantages for a given sector within the trade, whether it is producers, small grain dealers, line elevators, or exporters. The review will result in a revision to the existing car allocation policy for canola to Vancouver if such a change is deemed to be positive for the system. The review is to be completed in time to implement for the 1988-89 crop year. (August 1, 1988.)

Preparation of a Study on Car Arrival Patterns at Thunder Bay and Vancouver: A primary objective of the Agency is to determine areas in which system efficiencies can be maximized and costs to producers and other participants can be minimized. In consultation with the railways and terminal operators the Car Arrival Pattern study will examine railway and port terminal operations, to determine whether certain operating practices could be altered to achieve these objectives. Study to be completed by May 1, 1988.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Review of the WGTA: A final report on the Review of the Western Grain Transportation Act was submitted in February, 1987 following discussions with system participants on the recommendations contained in the June, 1986 report.

Car Allocation: The SGTC Study on Car Allocation was completed in April of 1987. Work is in progress to review the recommendations and incorporate them into operational policies and plans where feasible.

Efficiency Measures: A number of studies have been carried out on ways of improving the cost effectiveness of the transportation and handling system. (Some of these studies have been done in conjunction with the Senior Grain Transportation Committee.) Notable among these were:

- A report on high cost branch lines which proposed new ways of dealing with abandonment proposals. The implementation of those recommendations could potentially lead to substantial savings in the branch line network.

- A report on rail boxcar capacity and requirements to the year 1992. The implementation of the recommendations could potentially lead to substantial savings.

The proposals are currently under further study by the Senior Grain Transportation Committee.

The Agency is currently:

- preparing profiles of grain dependent lines which include the identification of delivery points, historical deliveries, and potential delivery alternatives;

- monitoring the flow of grain through terminal elevators to ascertain the possibilities of attaining further system efficiencies; and

- serving on several committees of the SGTC, looking at potential cost saving measures for specific areas in the Western Canadian grain belt.

Performance Objectives: Substantial progress has been made in the development of procedures for implementing the performance objectives section of the WGTA. Following agreement with other system participants as to targeting procedure, the Agency is now setting performance targets on a monthly basis. On two occasions in the last year performance has fallen short of the targets, and an assessment has been necessary to determine the reasons for the shortfall. A methodology for examining system performance has been developed and improved through the investigations. It is possible to determine how each system participant has performed and to discover the factors which have been responsible for failure to meet targets. Where appropriate, system improvements have been made to prevent a recurrence of the failure.

Grain Car Operating Agreements: The transfer of administration and control of the government owned hopper car fleet was approved in November 1986. We are currently in the process of negotiating agreements with the railways. This includes continued development of the ability to monitor the use of government owned hopper cars.

System Improvement Reserve Fund: The Agency assumed responsibility for the System Improvement Reserve Fund in January, 1987. The fund was established to fund new and innovative alternatives to traditional railway branch line operations in Western Canada over a period of three years to March 31, 1989.

Projects initiated to date are:

1986-87:

- a short line railway operated by Canadian Western Railway on the Stettler subdivision in Alberta (December, 1986 to March 31, 1989);

- an off-track elevator project on the Inwood subdivision in Manitoba (August, 1986 to December 31, 1988); and

- a trucking program for the movement of specialty crops (July, 1986 to March 31, 1989).

1987-88:

- a frontier elevator facility in Valleyview, Alberta (November, 1987 to March 31, 1997).

In addition, representatives of the Agency chair the Inwood and the Central Western Railway Evaluation Teams, which will monitor and evaluate the economic feasibility of continuing these projects. The Evaluation Committees were established in June, 1987.

E. Program Effectiveness

Operations:

Car Allocation:

Operations: The car allocation function must provide access to a limited resource (railcars) on a weekly basis in a manner that is not only fair but is perceived as being fair by system participants.

Car allocation must also ensure (within system constraints) that the right grains or grain products are moved to the right marketing position within the required contract period.

Performance: Car allocation policies and procedures vary by commodity. Input is received or solicited informally on an on-going basis, and formally when a change in policy or procedure is being considered. Allocation decisions can be subject to review by an allocations investigator, provision for which is included in the Western Grain Transportation Act. No investigations have taken place since implementation of the Act on January 1, 1984.

Changes in the non-Board feed grain policies and procedures were introduced following consultation with the members of the grain handling and marketing industry.

Few system delays were experienced in 1986-87 and a record for exports of Western Canadian grains and oilseeds was set in crop year 1986-87 at 35.3 million tonnes.

Port Co-ordination:

Objectives: To ensure that maximum efficiency is achieved for both terminal and railways operations at the local ports of Thunder Bay and Vancouver, and that each terminal and railway receives its share of railcar unloads.

Performance: A record export of Western Canadian Grain and oilseeds was established in 1986-87, and the Agency co-ordinators at Thunder Bay and Vancouver were an integral part of this achievement.

During the 1986-87 crop year, over 200,000 cars were unloaded at Thunder Bay and 207,000 cars at the West Coast, with each grain company and railway receiving their fair and equitable share of car supply and unloads.

Transportation Programs:

Objectives: The Agency is responsible for the negotiation and administration of Railway Operating Agreements for the government owned hopper cars.

Performance: Transfer of the government owned hopper car fleet from the Canadian Wheat Board to the Grain Transportation Agency was completed in January, 1987. Operating Agreements with the railways have been negotiated in 1987-88. In 1988-89, the Agency will be involved in monitoring the use of the cars by the railways.

Planning:

Performance Objectives:

Objectives: System performance targets, based on tonnes unloaded, must be established on a monthly basis for the West Coast and Thunder Bay. Targets are based on sales information and it is against these targets that system participants are measured.

Performance: A review of system performance is initiated when actual performance is less than 95 per cent of targets. It is essential to determine where and why a failure occurred and to prevent, where possible, a recurrence.

Efficiency Measures:

Objectives: To identify constraints to system performance and/or efficiency, carry out required analysis and recommend changes as deemed appropriate.

Performance: Where constraints or inefficiencies are indentified, solutions are put forward to reduce system costs. For example, the Agency identified the switching of rapeseed cars as a terminal constraint, evaluated solution and, after review, implemented a rapeseed car exchange program. This program reduced terminal switching costs, accelerated the unloading of railway cars and reduced cycle times in these rapeseed cars.

Information Systems:

Objectives: To develop and provide an information system that meets and assists the Operations section in preparing its weekly allocation plans; and provide the Planning section with an information base to carry out analysis in regards to system performance and/or efficiency measures.

Performance: Information provided must be timely, easily accessed and accurate.

F. Performance Information and Resource Justification

Operations: This group is responsible for car allocation, port co-ordination and transportation co-ordination. Resources involved are 12 person-years and $502,700 in salaries.

In addition to its on-going responsibilities, the Operations section has been involved in:

- the review and update of the proportionate car placement agreement at Thunder Bay;
- the Canadian Grain Commission study on escalating storage charges;
- renegotiation of the Operating Agreements with the railways for the government owned hopper car fleet;
- the provision of resource personnel to Canadian International Grains Institute courses (International, Grain Marketing, Farm Leaders); and
- implementation of a co-ordinating committee on rail shipments of grain to Churchill.

Operations will include the following items in its work plan for 1988-89:

- on-going administration of the Operating Agreements with the railways for federally owned hopper cars;
- preparation of a set of recommendations on the legal basis for allocation function;

- a review of the need for the development of car allocation procedures for non-quota/non-poolable grains and grain products;

- negotiations with the railways on Reciprocal and Interchange Agreements to ensure grain is available for Prince Rupert and Churchill; and

- refinement and computerization of the car allocation process.

Planning: This group is responsible for the development and refinement of information systems, efficiency measures, and a plan for performance objectives together with participation in evaluations and modifications of operational functions. Resources involved are eight person-years and $346,100 in salaries.

Studies completed to date include:

- completion of a report on system performance targeting and monitoring;

- completion of a report on railway boxcar capacity and requirements to the year 1992;

- preparation of profiles on six high cost branch lines;

- review and preparation of reports/recommendations on volume forcasting and performance targeting procedures; and

- as a result of recommendations made by the Auditor General, the procedures for the forecast (required under Section 18(1) of the WGTA) were reviewed and modified to provide more detailed statistics.

In addition, a series of system performance reviews were conducted which identified the reasons that quarterly tonnage movement fell below the established minimum. The analysis focused on the major contributing factors rather than a comprehensive review.

Plans for 1988-89 include:

- identification of list of potential projects to improve efficiencies in the grain handling and transportation system, and where possible, implementation of these projects;

- preparation of a complete report on performance objectives system and further refinement of the notional system of performance objectives, with awards and sanctions, and possible implemetation; and

- assisting the SGTC Branch Line Evaluation Teams which were established to review, and recommend, options on high cost branch lines.

Special Projects: This new section will be responsible for the development and administration of special projects including the System Improvement Reserve Fund, policy development and the communications program as well as Departmental Secretariat functions. Resource requirements include one person-year and $50,000 in salaries.

In addition to the on-going administration of the System Improvement Reserve Fund, the following communication programs will be carried out in 1988-89:

- quarterly review of the Grain Transportation Agency via the GTA Update newsletter;
- production of brochures and an audio-visual presentation to make producers more aware of the goals and objectives of the GTA; and
- production of a newsletter to make producers more aware of the true costs of moving grain and the impact of these costs on producer freight rates.

Secretariat to the Senior Grain Transportation Committee: The GTA provides secretariat services to the Senior Grain Transportation Committee which includes co-ordinating agendas, providing background material, and producing and distributing the minutes of SGTC meetings.

GTA staff from the planning group also serve on various subcommittees of the SGTC, as members of technical subcommittees, and in an advisory capacity to committees. In this capacity, GTA staff often are responsible for the writing and production of reports and briefs to the SGTC.

Committees on which the GTA participated in 1987-88 were:

- the Ad Hoc Branch Line Subcommittee;
- the System Improvement Reserve Subcommittee;
- the Efficiency Measures Subcommittee;
- the Performance Objectives Subcommittee; and
- the Costing Subcommittee.

GTA staff also draft, produce and distribute the four public reports required under the WGTA, as well as various other public information functions determined by the SGTC, as necessary, from time to time.

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 4: Details of Financial Requirements by Object ($000)

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	**1,385**	1,172	1,124
Other personnel costs	**15**	8	0
Contributions to employee benefit plans	**215**	202	208
	1,615	1,382	1,332
Goods and services			
Transportation and communications	**300**	300	274
Information	**100**	110	60
Professional and special services	**531**	310	224
Rentals	**239**	82	95
Purchased repair and upkeep	**126**	123	31
Utilities, materials and supplies	**50**	30	24
Other subsidies and payments	**2**	1	-
	1,348	956	708
Total operating	**2,963**	2,338	2,040
Capital	**43**	43	40
Transfer payments	**16,582**	5,000	1,074
	19,588	7,381	3,154

2. Personnel Requirements

The GTA personnel expenditures account for 8% of the total operating expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 5.

Figure 5: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Administrator	1	1	1		
Management	4	4	4	51,400 - 100,700	70,584
Scientific and Professional	3	3	3	15,334 - 94,950	50,740
Administrative and Foreign Service	13	13	13	14,005 - 71,314	41,521
Administrative Support	10	10	10	14,042 - 41,166	26,317

Note : The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

Figure 6: Details of Contributions ($)

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Contributions			
Contributions under the System Improvement Reserve Fund	**16,582,000**	5,000,000	1,053,499
Contributions to trucking companies adversely affected by the Western Grain Transportation Act	-	-	20,270
Contribution to Thunder Bay Harbour Commission	-	-	-
	16,582,000	5,000,000	1,073,769

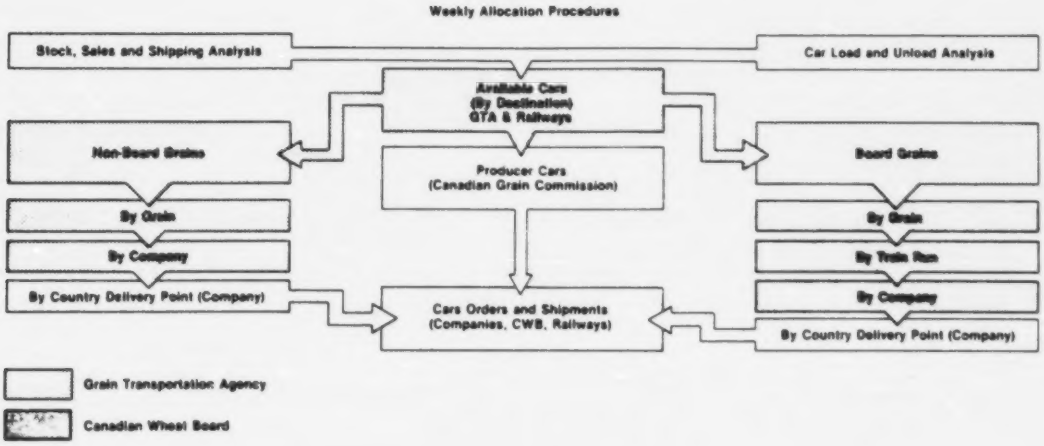
4. Net Cost of Program

Figure 7: Net Cost of Program for 1988-89 ($000)

	Main Estimates 1988-89	Add* Other Costs	Estimated Total Program Cost 1988-89	1987-88
Grain Transportation Agency Administrator	19,588	38	**19,626**	7,225

* Services provided without charge by Treasury Board for the employer's share of insurance premiums and other employee benefits and by Supply and Services for cheque production. Accommodation costs (normally paid by Public Works) for 1987-88 have been provided for by the Grain Transportation Agency.

B. Car Allocation Process



C. Overview of Grain Transportation System

ROLES \ PARTICIPANTS	CND. WHEAT BOARD	PRODUCERS	GRAIN COMPANIES	RAILWAYS	CANADIAN GRAIN COMMISSION	GRAIN TRANSPORTATION AGENCY	CANADIAN TRANSPORT COMMISSION	GOV'T. OF CANADA
PLANTING HARVESTING, ON-FARM STORAGE		*						
SETTING AND ADMINISTERING QUOTA SYSTEM	*							
DELIVERY TO COUNTRY ELEVATOR		*						
MARKETING OF BOARD GRAIN	*		†					
MARKETING OF NON BOARD GRAIN			*					
MARKETING OF NON BOARD FEED GRAIN			*					
STORAGE/HANDLING IN COUNTRY ELEVATORS			*		†			
SPACE/ALLOCATION AMONG GRAINS			*					
CAR ALLOCATION AND CAR ORDERS	*		*	*		*		
PRICING FOR HANDLING/ STORAGE			*		*			
LICENSING, SETTING OF STANDARDS/GRADES					*			
SCHEDULING OF COUNTRY CAR SPOTTING PICKUPS			†	*				
GRAIN MOVEMENTS TO TERMINAL ELEVATORS				*				
CAR ALLOCATION TO TERMINAL ELEVATORS			*	†		*		
STORAGE/HANDLING IN TERMINAL ELEVATORS			*		*			
PRICING/COSTING OF RAIL TRANSPORTATION				†			*	
PROVISIONS OF GRAIN CARS	*			*				*
INSPECTION OF PRODUCT IN TERMINALS					*			
PROVISION OF SYSTEM INFORMATION	*	†	*	*	*	†		
INVENTORY MANAGEMENT DECISIONS	*	†	*			* (non-boards)		
NEGOTIATIONS OF EXPORT CONTRACTS	*		*					
PROVISIONS OF MARINE TRANSPORTATION	*		*					

LEGEND * Major Role † Supporting Role

Office du transport du grain

Budget des dépenses 1988-1989

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise de nos

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1989-III-75 au Canada: $3.00
ISBN 0-660-53906-3 à l'étranger: $3.60

Prix sujet à changement sans préavis

Budget des dépenses 1988-1989

Partie III

Office du transport du grain

Préface

Ce plan de dépenses sert de document de référence et contient donc plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II contient des renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires et de pouvoir évaluer les résultats financiers du Programme au cours de l'année dernière.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 4
B. Emploi des autorisations en 1986-1987 5

Section I
Aperçu du programme

A. Plans pour 1988-1989
   1. Points saillants 6
   2. Sommaire des besoins financiers 6
B. Rendement récent
   1. Points saillants 8
   2. Examen des résultats financiers 9
C. Données de base
   1. Introduction 10
   2. Mandat 10
   3. Objectif du Programme 10
   4. Description du Programme 10
   5. Organisation du Programme en vue de son exécution 13
D. Perspective de planification
   1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 15
   2. Initiatives 15
   3. État des initiatives annoncées antérieurement 16
E. Efficacité du Programme 18
F. Information sur le rendement et justification des ressources 20

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
   1. Besoins financiers par article 24
   2. Dépenses en personnel 25
   3. Paiements de transfert 26
   4. Coût net du Programme 27
B. Processus de répartition des wagons 27
C. Aperçu du réseau de transport du grain 28

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédit	(en milliers de dollars)	**Budget principal 1988-1989**	Budget principal 1987-1988
	Administrateur de l'Office du transport du grain		
65	Dépenses de fonctionnement	**2 791**	2 749
70	Contributions	**16 582**	18 000
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**215**	202
	Total de l'organisme	**19 588**	20 951

Crédits - Libellée et sommes demandées

Crédit	(dollars)	**Budget principal 1988-1989**
	Administrateur de l'Office du transport du grain	
65	Administrateur de l'Office du transport du grain- Dépenses de fonctionnement	**2 791 000**
70	Administrateur de l'Office du transport du grain- Contributions	**16 582 000**

Programme par activité

(en milliers de dollars)

	Budget principal 1988-1989					
	Années-personnes autorisées	Budgétaire Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	**Total**	Budget Principal 1987-1988
Administrateur de l'Office du transport du grain	31	2 963	43	16 582	**19 588**	20 951
Années-personnes autorisées en 1987-1988	31					

B. Emploi des autorisations en 1986-1987 -- Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	**Emploi réel**
	Administrateur de l'Office du transport du grain			
65	Dépenses du Programme	2 944 000	11 544 000	**2 946 064**
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	188 000	208 000	**208 000**
	Total du Programme - Budgétaire	3 132 000	11 752 000	**3 154 064**

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants

1. Plans pour 1988-1989

Voici les points saillants des plans de l'Office du transport du grain pour les activités de 1988-1989:

- L'évaluation de la capacité du réseau, se reporter à la page 15.
- La mise au point d'un système de surestaries de wagons dans le cas des grains hors Commission, se reporter à la page 16.
- Les plans d'une étude sur les modalités d'arrivée des wagons à Thunder Bay et à Vancouver, se reporter à la page 16.

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-88	Différence	Réel 1986-1987
Administrateur de l'Office du transport du grain	**19 588**	7 381	12 207	3 154
Années-personnes autorisées	**31**	29	2	26

Explication de la différence : les besoins financiers de 1988-1989 dépassent de 165 p. 100 ou 12 millions de dollars les dépenses de 1987-1988. La hausse est principalement attribuable au:

- Budget de 1988-1989 qui comprend une contribution de 16,3 millions de dollars au fonds de réserve d'amélioration du réseau (RAR).

Explication des prévisions de 1987-1988: Ces prévisions (fondées sur les renseignements dont dispose la direction au 30 novembre 1987) sont de 13,5 millions de dollars ou inférieures de 65 p. 100 au budget des dépenses de 20,9 millions de dollars pour 1987-1988 (se reporter aux autorisations de 1988-1989 - Partie II du Budget des dépenses, page 4). L'écart de 13,5 millions de dollars tient compte des principaux postes compensateurs suivants:

- L'approbation du Conseil du Trésor du programme propre au silo de Valleyview (syndicat du blé d'Alberta) a enjoint l'Office du transport du grain à geler les fonds RAR de 1987-1988 et de faire la répartition entre les années futures - 1,7 million de dollars.

- Les projets RAR ne se sont pas concrétisés comme on s'y attendait au cours de 1987-1988 - 11,3 millions de dollars.

- Montants non reportés (salaires et dépenses de fonctionnement) - 0,5 million de dollars.

B. Rendement récent

1. Points saillants

Parmi les réalisations de l'Office en 1986-1987, citons ce qui suit:

- Le rapport final sur la revue intégrale de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) a été expédié au ministre en février 1987 et renfermait les nouvelles recommandations.

- En janvier 1987, l'Office a assumé la responsabilité propre au fonds de réserve d'amélioration du réseau, se reporter aux pages 17 et 18.

- L'Office a présidé une équipe de travail d'urgence de l'industrie sur le mouvement du grain au sujet d'arrêts de travail à Thunder Bay, a aidé à coordonner le mouvement du grain nettoyé aux silos intérieurs et destiné au centres d'exportation de l'Est, et a présenté des recommandations au Ministre.

- Un fascicule sur la répartition des wagons renfermant les politiques et les procédures a été distribué aux participants de l'industrie.

- La revue et la révision de la politique sur les céréales fourragères hors Commission, par suite de l'évolution de la commercialisation dans les Prairies.

Les points saillants de 1987-1988 sont:

- Durant la campagne agricole 1986-1987 (terminée le 31 juillet 1987), l'Office a enregistré un mouvement record de grains canadiens à destination des centres d'exportation (35,3 millions de tonnes) sans augmentation prononcée en matériel, et tout en utilisant les installations déjà en place.

- Un certain nombre d'études ont été menées à bien, notamment sur la répartition des wagons, les mesures d'efficacité et les objectifs de rendement (se reporter aux pages 16 et 17).

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2: Résultats financiers en 1986-1987 (en milliers de dollars)

	1986-1987		
	Réel	Budget Principal	**Différence**
Administrateur de l'Office du transport du grain	3,154	3,132	**22**

Explication de la différence: Les dépenses de 1986-1987 dépassaient de 22 000 $ (0,1 p. 100) le budget des dépenses principal. Cette situation est due au transfert du fonds de réserve d'amélioration du réseau de Transports Canada en janvier 1987.

C. Données de base

1. Introduction

L'Office du transport du grain (OTG) a été crée en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) adoptée en 1983. L'Office remplace l'Administration du transport des grains créée en 1979.

L'Office du transport du grain est chargé de l'élaboration, de la coordination et de la gestion du réseau de manutention et de transport du grain.

Sous la gouverne de l'administrateur, l'Office se charge de rehausser l'efficacité du réseau de transport, de vérifier le rendement du réseau ferroviaire quant au transport des grains, de répartir (de concert avec la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains) les wagons céréaliers et, en général, de coordonner la manutention et le transport du grain en vue de maximiser la rentabilité pour les producteurs.

La première année complète d'exploitation du nouvel Office a été 1985-1986.

2. Mandat

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit la nomination d'un administrateur de l'Office du transport du grain et définit ses pouvoirs. Le mandat conféré par la Loi est entré en vigueur le 1er mars 1984 lors de la nomination du premier administrateur de l'OTG.

Les responsabilités particulières de l'OTG en matière de répartition des wagons découle de la Loi sur les grains du Canada.

3. Objectif du Programme

Assurer, en ce qui a trait à des aspects précis du réseau de manutention et de transport des céréales, le transport rapide, efficace et organisé à destination des céréales produit dans l'Ouest canadien à l'intérieur du pays et aux divers points d'exportation.

4. Description du Programme

L'Office est chargé d'améliorer, de coordonner et de gérer certains aspects du réseau de manutention et de transport, notamment: le réseau des silos de collecte, le transport par rail; le réseau des silos de collecte, le transport par rail; le réseau des silos terminus et le réseau des silos de transbordement du St-Laurent et des Maritimes. Les attributions de la Commission canadienne des grains concernant la manutention du grain aux silos et les responsabilités de la Commission canadienne du blé concernant l'achat et la vente de grain ne sont toutefois pas limitées par les fonctions et les tâches de l'OTG.

L'OTG bénéficie de la collaboration et de la participation de tous les secteurs de l'industrie du transport et de la manutention des

grains. L'Office maintient des contacts et des rapports aux niveaux les plus élevés. Le contrôle d'indices d'exploitation clés permet de maintenir une bonne coordination. Ce contrôle est d'ailleurs suivi par la prise de dispositions appropriées.

Les responsabilités particulières de l'OTG comprennent:

La répartition des wagons: Depuis mars 1980, la répartition des wagons constitue l'une des principales responsabilités de l'OTG. Cette fonction comprend l'établissement hebdomadaire du nombre de wagons céréaliers nécessaires et disponibles pour transporter le grain de l'Ouest à destination des marchés intérieurs et d'exportation, ainsi que la répartition ultérieure des wagons selon la destination, le grain, l'expéditeur, la zone de transport ou le parcours, et le point de livraison. Bien que l'OTG partage la travail de répartition avec d'autres organismes, il a la première responsabilité en matière d'établissement hebdomadaire des besoins en wagons sur la base des ventes effectuées, des négociations hebdomadaires avec les compagnies ferroviaires pour déterminer le nombre de wagons disponibles, de faire concilier, grâce à des négociations, tout écart pouvant exister entre le nombre de wagons disponibles et le nombre de wagons nécessaires, de répartir des wagons entre la Commission canadienne du blé et les expéditeurs hors Commission ainsi qu'entre les expéditeurs de grain hors Commission. On compte environ 25 000 wagons réservés au transport du grain auxquels on peut ajouter au besoin des wagons-trémies appartenant aux compagnies ferroviaires. Le procédé de répartition hebdomadaire est décrit à la page 25.

La coordination: L'OTG est responsable de la coordination générale des mouvements du grain, et il est chargé de coopérer avec les compagnies ferroviaires, les exploitants de silos, les organismes de commercialisation et les autres organismes de réglementation en vue d'assurer que le transport du grain se fasse de façon ordonnée. Dans le cadre de cette coordination générale l'OTG doit identifier les embouteillages possibles et travailler avec les divers utilisateurs en vue de faciliter et d'accélérer le règlement des difficultés qui pourraient nuire au transport du grain.

En plus de ses fonctions générales de coordination, l'Office est chargé de responsabilités particulières de coordination à Vancouver et à Thunder Bay. Les bureaux de l'OTG situés dans ces ports travaillent avec les compagnies ferroviaires, les gestionnaires de silos terminus et les autorités portuaires en vue d'accélérer le mouvement du grain dans ces ports très encombrés. Ces bureaux seront aussi tenus d'accepter de plus grandes responsabilités en ce qui touche le transport maritime.

Les mesures d'efficacité: L'OTG est chargé d'identifier, d'évaluer, de promouvoir et, dans la mesure du possible, de mettre à exécution les mesures qui permettront d'améliorer l'efficacité du réseau de manutention et de transport du grain. Les domaines suivants nécessiteront des études plus approfondies: la capacité du réseau (afin de pouvoir préciser les lacunes et les problèmes et d'y remédier) et les techniques de gestion des wagons de chemin de fer. L'OTG analysera les choix offerts, élaborera des propositions, encouragera l'adoption de

mesures praticables et verra à ce que les propositions acceptées soient mises en oeuvre.

Objectifs de performance: L'OTG est chargé d'élaborer et d'appliquer des procédés afin de fixer des objectifs de performance pour les chemins de fer et les autres participants du réseau, y compris les compagnies céréalières et les organismes de commercialisation. L'Office a appliqué les procédés suivants:

- les objectifs du réseau sont fixés sur la base des tonnes déchargées à la côte Ouest et à Thunder Bay;
- les objectifs sont fixés mensuellement pour les six principaux grains (de quatre à cinq semaines) et on établi ensuite la moyenne sur une période trimestrielle (13 semaines);
- une analyse détaillée du rendement est effectuée lorsque la performance réelle tombe au-dessous de 95 p. 100 de l'objectif afin de détecter l'endroit et la raison de l'échec et de préciser des mesures pour empêcher que la situation se reproduise;
- des pénalités conceptuelles sont débitées aux chemins de fer lorsque le rendement tombe au-dessous de 91 p. 100 de l'objectif au cours d'une période trimestrielle; et
- le rendement réel est inscrit et publié tous les trimestres.

L'Office continue d'acquérir de l'expérience opérationnelle grâce aux procédé d'établissement d'objectifs et à l'évaluation de rendement. Les primes ainsi que les pénalités continuent d'être appliquées de façon conceptuelle, c'est-à-dire en théorie seulement afin de déterminer ce qui est praticable. L'Office examinera la possibilité de débiter des surestaries pour les wagons de grains hors-Commission comme faisant partie du système conceptuel de primes et de sanctions.

Projets spéciaux: (1) L'OTG est chargé d'administrer les projets spéciaux, y compris le fonds de réserve d'amélioration du réseau qui vise à financer des modes innovateurs en remplacement de l'exploitation traditionnelle de voies d'embranchement dans l'ouest du pays. Cette fonction comporte un vaste programme en communication et en éducation des producteurs et du public qui fera mieux connaître aux intéressés les répercussions du coût élevé des voies d'embranchement et qui proposera des méthodes pour réduire les frais par la rationalisation desdites voies. D'autres tâches comprennent l'élaboration de politiques et des fonctions de secrétariat à l'échelle ministérielle, y compris la préparation de documents à l'intention du cabinet, des exposés ministériels et des présentations au Conseil du Trésor.

(1) La section des Projets spéciaux qui vient s'ajouter au rapport représente un changement administratif à l'échelle de l'organisation seulement et ne comporte aucune hausse des ressources ni des années-personnes ni des cadres. Se reporter à la tableau 3.

Administration du transport: L'administrateur est chargé d'effectuer un certain nombre de tâches reliées à l'administration du transport, telles que:

- accords d'exploitation ferroviaire - revoir et renégocier les accords portant sur les wagons existants et les nouveaux wagons;
- capacité des wagons ferroviaires - étudier les besoins en capacité; recommander l'acquisition ou la location, selon les besoins;
- autres usages du parc de wagons céréaliers - surveiller les volumes et élaborer les règlements qui régiront tout autre usage qu'on pourrait faire du parc de wagons céréaliers;
- ententes réciproques et d'interchangeabilité - établir les besoins et négocier des accords avec les compagnies ferroviaires;
- wagons-trémies du gouvernement - surveiller, administrer et contrôler l'usage qu'on fait de ces wagons pour s'assurer qu'on les utilise de façon efficace et en conformité avec les accords d'exploitation; en outre, déterminer les politiques et les méthodes afférentes aux autres usages qu'on pourrait en faire;
- accord de camionnage - négocier et administrer des accords pour le transport du grain par camion; et
- plans d'investissement - étudier les plans d'investissement des compagnies ferroviaires relativement au transport du grain et indiquer au Ministre et à la Commission canadienne des transports s'ils sont suffisants ou non par rapport aux besoins du réseau.

Les fonctions de secrétariat: L'Office fait fonction de secrétariat du Comité supérieur du transport du grain (CSTG). Outre le soutien administratif, le personnel de l'OTG assure la recherche technique dans des domaines comme l'efficacité, les objectifs de rendement et la répartition des wagons.

5. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité: L'Office du transport du grain exerce une activité qui est synonyme avec le Programme.

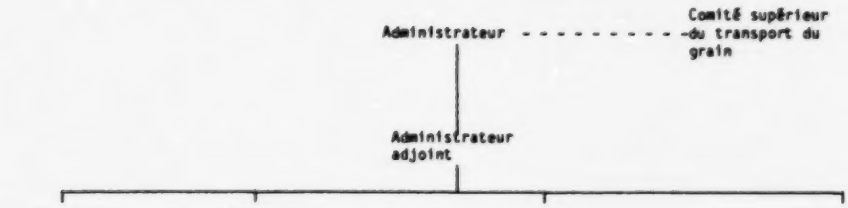
Organigramme: L'Office du transport du grain est une direction qui a été désignée comme ministère de son propre chef; il relève du Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

L'Office du transport du grain a des bureaux à Winnipeg, Thunder Bay et à Vancouver. L'administrateur se trouve dans les locaux de l'administration centrale à Winnipeg et il est chargé de réaliser

l'objectif du programme. L'administrateur adjoint est le cadre responsable de l'exécution des activités quotidiennes de l'Office. Ce dernier comprend aussi un directeur exécutif des Opérations, qui est aidé de 11 employés; un directeur exécutif de la Planification, développement et évaluation, aidé de 7 employés, un directeur des Projets spéciaux (1) et un directeur des Finances et de l'administration, qui surveille 5 employés. Ces cadres sont chargés des fonctions décrites au tableau 3. Les bureaux de Thunder Bay et de Vancouver s'occupent de la coordination portuaire et font partie de la division des Opérations.

Un Comité supérieur du transport du grain (CSTG), créé en vertu de la LTGO, informe le Ministre et l'administrateur de toute question se rapportant au transport, à la manutention et à l'expédition du grain, y compris les objectifs de rendement, les moyens d'améliorer la capacité et l'efficacité du réseau et la répartition des wagons céréaliers. Le Comité se compose de représentants supérieurs appartenant à tous les secteurs de l'industrie de manutention et de transport.

Tableau 3: Organigramme et fonctions



Directeur, Projets spéciaux	Directeur exécutif, Opérations	Directeur exécutif, Planification	Directeur, Finances et administration
- élaboration et administration des projets spéciaux (Fonds RAR)	- répartition des wagons ferroviaires	- mesures d'efficacité	- services financiers et administratifs
- élaboration des politiques	- coordination - générale - ports	- études et analyses spéciales	- service du personnel
- secrétariat ministériel	- contrôle du parc des wagons-trémies du gouvernement	- réseaux d'information	- secrétariat et personnel de bureau
- communications	- administration du transport	- élaboration du système d'objectifs de rendement	- gestion du matériel

Années-personnes					Total
1	12	4	8	6	31

(1) Se reporter à la note au bas de la page 12.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

L'Office fonctionne dans un contexte très délicat. Il remplit un rôle de première importance dans l'industrie du grain; l'administrateur et le personnel de l'Office doivent réagir à un grand nombre de situations qui existent au sein de l'industrie, dont les suivantes:

Niveau de production et de commercialisation: La production des six cultures principales atteint actuellement environ 45,2 millions de tonnes (m.t.). En général, le mouvement du grain se situe aux environs de 35,3 m.t. Le mouvement comprend les six grains principaux et les grains réglementaires de moindre importance. Au cours d'une année donnée, la production et le mouvement réels peuvent varier, à la hausse ou à la baisse, jusqu'à concurrence de 8 à 10 m.t. par rapport aux quantités susmentionnées en fonction des facteurs de production et de commercialisation qui, eux, sont à leur tour fortement influencés par les conditions météorologiques et l'offre et la demande mondiales. À mesure que la production augmente, on exige de plus en plus du réseau de manutention et de transport. L'Office doit veiller à ce que le réseau puisse faire face à la demande accrue.

Influences commerciales: L'Office reçoit des renseignements confidentiels sur les ventes de grain effectuées par la Commission canadienne du blé et par les entreprises privées afin de décider des répartitions. Ces décisions répercutent sur les frais ou les économies en commercialisation et sur le fret maritime.

Contexte sociopolitique: Les agriculteurs, d'une part, et les gestionnaires et les dirigeants des divers organismes de l'industrie des grains, d'autre part, ont souvent des opinions différentes: la gauche contre la droite, le secteur privé contre les coopératives, la libre mise en marché contre la commercialisation d'état. Le rôle de l'Office consiste à tenir compte de ces opinions divergentes et à jouer un rôle neutre lorsqu'il applique les dispositions de la LTGO.

Climat économique (intérieur et international): Les événements qui marquent la scène économique, tant au niveau national qu'international, touchent l'Office. Les taux d'intérêt, le commerce mondial, l'offre et la demande de grains et d'aliments influent tous sur le mouvement du grain canadien de l'Ouest et, par conséquent, sur les responsabilités de l'Office.

2. Initiatives

L'Office se chargera des tâches suivantes en 1988-1989:

Évaluation de la capacité du réseau: Cette évaluation sera entreprise de concert avec les différents secteurs de l'industrie de la manutention et du transport afin de préciser les possibilités et les limites du réseau, y compris les besoins en wagons ferroviaires. On vise ici à obtenir une efficacité optimale du réseau. On s'attend aussi à ce que l'application des recommandations rehaussera davantage l'efficacité du

réseau et réduira les frais, tout particulièrement les frais pour le producteur de l'ouest du pays. L'étude sera terminée en avril 1988.

Mise au point d'un système de surestarie dans le cas des wagons de grains hors Commission: Les wagons ferroviaires qui servent au transport des grains et des produits à base de grain qu'on ne peut mettre en commun ne sont plus frappés de pénalités financières (après la LTGO) même si les wagons ne sont pas déchargés dans une période de temps raisonnable. La réintégration d'une pénalité sur des produits sélectionnés qui ne répondent pas, à l'heure actuelle, aux délais de déchargement normalisés encouragera grandement une utilisation plus rapide et plus efficace des wagons, ce qui entraînera une réduction des frais. On projette de préparer un cas documenté durant la première moitié de 1988, cas qui sera ensuite présenté à l'Office national des transports.

Revue de la politique de répartition des wagons de canola à destination de Vancouver: Dans le cadre des procédés et des politiques de répartition générale des wagons destinés au transport du canola à Vancouver, l'Office doit répondre aux objectifs de la Commission canadienne des grains, lesquels sont parfois en contradiction avec les objectifs du réseau. La politique générale doit consister à minimiser tout avantage réel ou perçu pour un secteur donné de l'industrie, que ce soient les producteurs, les petits négociants en grain, les silos de campagne ou les exportateurs. La revue entraînera une révision de la politique de répartition actuelle dans le cas du canola destiné à Vancouver au cas où toute modification sera jugée positive pour le réseau. Cette revue sera terminée en temps voulu pour qu'on puisse déjà l'appliquer à la campagne agricole 1988-1989 (le 1er août 1988).

Les plans d'une étude sur les modalités d'arrivée des wagons à Thunder Bay et à Vancouver: L'Office a pour objectif primordial de préciser les secteurs où il y a moyen de maximiser le degré d'efficacité du réseau et de minimiser les frais subis par les producteurs et les autres participants. De concert avec les compagnies ferroviaires et les exploitants de silos terminus et portuaires, l'étude portera sur les activités ferroviaires et portuaires afin de déterminer si l'on devrait modifier certains modes d'exploitation pour atteindre les objectifs visés. L'étude sera terminée d'ici le 1er mai 1988.

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Revue de la LTGO: Le dernier rapport sur la revue de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest a été présenté en février 1987 à la suite des discussions qui ont eu lieu avec les participants du réseau au sujet des recommandations que renfermait le rapport de juin 1986.

Répartition des wagons: L'étude du CSTG sur la répartition des wagons est terminée depuis avril 1987. On revoit actuellement les recommandations afin de les incorporer dans les politiques et les plans opérationnels, le cas échéant.

Les mesures d'efficacité: L'OTG a mené plusieurs études importantes sur les façons de rehausser la rentabilité du réseau (certaines de ces

études ont été menées de concert avec le Comité supérieur du transport du grain). Citons les plus notables:

- Un rapport sur le coût élevé des voies d'embranchement qui propose de traiter différemment les propositions d'abandon. L'application des recommandations pourrait probablement entraîner des économies considérables.

- Un rapport sur les besoins en wagons couverts d'ici l'année 1991. L'application des recommandations pourrait entraîner des économies importantes.

Le comité supérieur du transport du grain étudie actuellement plus en détail les propositions.

L'Office s'occupe actuellement de:

- préparer des profils de voies d'embranchement qui dépendent du trafic céréalier, ce qui inclut l'identification de points de livraison, les livraisons au cours de l'histoire et la possibilité de recourir à d'autres modes de livraison;

- contrôler le débit du grain dans les silos terminus pour définir les possibilités d'atteindre un plus haut degré d'efficacité; et

- faire partie de plusieurs comités relevant du CSTG et d'étudier les mesures à prendre pour réduire éventuellement les frais propres à plusieurs secteurs de la ceinture céréalière de l'Ouest du pays.

Objectifs de rendement: De sérieux progrès ont été réalisés en matière d'élaboration des procédés visant à appliquer les objectifs de rendement de la LTGO. À la suite d'une entente avec les autres participants au sujet du procédé d'établissement des objectifs, l'Office fixe maintenant ces objectifs mensuellement. À deux reprises, le rendement n'a pas été atteint, et il a fallu faire une évaluation pour préciser les motifs des lacunes. On a élaboré des méthodes pour examiner le rendement du réseau et on les a ensuite améliorées suite à des enquêtes. Il est possible de préciser le rendement de chaque participant au réseau et de découvrir les facteurs qui sont à la cause des échecs. Dans les cas appropriés, on a apporté les améliorations nécessaires pour empêcher que l'échec ne se reproduise.

Ententes d'exploitation sur les wagons céréaliers: Le transfert de l'administration et du contrôle des wagons-trémies du gouvernement a été approuvé en novembre 1986. Nous négocions actuellement des ententes avec les compagnies ferroviaires, ce qui comprend le perfectionnement du contrôle de l'utilisation desdits wagons.

Fonds de réserve d'amélioration du réseau: L'Office a assumé la responsabilité du fonds en janvier 1987. Le fonds a été créé en vue de financer des méthodes nouvelles et innovatrices, en remplacement des

méthodes traditionnelles, pour exploiter les voies d'embranchement de l'Ouest du pays sur une période de trois ans se terminant le 31 mars 1989.

Les projets mis sur pied à ce jour sont:

1986-1987:

- une courte voie ferroviaire exploitée par Canadian Western Railway sur la subdivision Stettler en Alberta (de décembre 1986 au 31 mars 1989);

- la construction d'un silo à l'écart de la voie ferroviaire sur la subdivision Inwood au Manitoba (d'août 1986 au 31 décembre 1988); et

- un programme de camionnage pour le transport des cultures d'appoint (de juillet 1986 au 31 mars 1989).

1987-1988:

- la construction d'un silo dans la région de Valleyview en Alberta (de novembre 1987 au 31 mars 1997).

De plus, des représentants de l'Office président les équipes d'évaluation d'Inwood et de la Central Western Railway; ces équipes étudieront et évalueront la faisabilité économique de poursuivre ces projets. Les comités d'évaluation ont été créés en juin 1987.

E. Efficacité du Programme

Opérations:

Répartition des wagons:

Opérations: La tâche de répartir les wagons doit assurer l'accès à une ressource limitée (les wagons ferroviaires) semaine après semaine et ce, d'une manière qui non seulement est équitable mais qui est perçue comme équitable par les participants au réseau.

La répartition doit aussi veiller (dans le mesure des entraves propres au système) à ce que les bons grains ou produits à base de grain soient acheminés au bon centre de commercialisation dans le délai contractuel exigé.

Rendement: Les politiques et les procédures de répartition des wagons varient d'une denrée à l'autre. Des données nous parviennent ou sont demandées constamment de façon non formelle, mais de façon formelle lorsqu'on envisage de changer la politique ou la procédure. Un enquêteur est autorisé à revoir les décisions sur la répartition, conformément à une disposition de la Loi sur le transport du grain de

l'Ouest. Aucune enquête n'a eu lieu depuis la mise en vigueur de la loi le 1er janvier 1984.

Nous avons modifié les politiques et les procédés relatifs aux céréales fourragères hors Commission après avoir conféré avec les membres de l'industrie de manutention et de commercialisation des grains.

Nous n'avons connu que très peu de retard en 1986-1987 et la campagne agricole a été caractérisée par des exportations sans précédent de grain et d'oléagineux de l'Ouest du Canada, soit 35,3 millions de tonnes.

Coordination portuaire:

Objectifs: Veiller à ce que l'exploitation des chemins de fer et des silos portuaires aux ports locaux de Thunder Bay et de Vancouver atteignent le degré d'efficacité maximum et que chaque silo portuaire et voie ferroviaire reçoive sa part des cargaisons déchargées.

Rendement: Des exportations sans précédent de grain et d'oléagineux de l'Ouest du Canada ont été enregistrées en 1986-1987 et les coordinateurs de Thunder Bay et de Vancouver (OTG) ont, eux aussi, contribué à cette réalisation.

Pendant la campagne 1986-1987, on a déchargé 200 000 wagons à Thunder Bay et 207 000 wagons à la côte ouest; et toutes les compagnies céréalières et voies de chemin de fer ont reçu leur juste part en approvisionnement de wagons et en cargaisons déchargées.

Programme de transport:

Objectifs: L'Office est chargé de négocier et d'administrer les ententes d'exploitation avec les chemins de fer portant sur les wagons-trémies du gouvernement.

Rendement: Le parc de wagons-trémies du gouvernement a été transféré de la Commission canadienne du blé à l'Office du transport du grain en janvier 1987. Les ententes d'exploitation conclues avec les chemins de fer ont été négociées en 1987-1988. En 1988-1989, l'Office se chargera de surveiller et de vérifier l'utilisation des wagons par les chemins de fer.

Planification:

Objectifs de rendement:

Objectifs: Des objectifs de rendement en fonction du nombre de tonnes déchargées sont établis tous les mois pour la côte ouest et Thunder Bay. Ces objectifs sont fondés sur les renseignements de vente, et les participants au réseau sont cotés en fonction desdits objectifs.

Rendement: On effectue une revue du rendement du réseau lorsque ce dernier tombe réellement au-dessous de 95 p. 100 du résultat visé. Il est essentiel de préciser le lieu et le pourquoi d'un échec et de prévenir, dans tous les cas possibles, que la situation ne se reproduise.

Mesures d'efficacité:

Objectifs: Préciser ce qui entrave le rendement et l'efficacité du réseau; mener à bien les études nécessaires et recommander les changements qui s'imposent.

Rendement: Lorsqu'on constate des entraves ou des lacunes, on propose des solutions pour réduire les frais. L'Office a, par exemple, remarqué que le transfert de wagons de colza constituait une entrave aux silos terminus; elle a donc évalué une solution et, après étude, a mis sur pied un programme d'échange de wagons de colza. Ainsi, on a pu réduire les frais de transfert aux silos terminus, accélérer le déchargement des wagons ferroviaires et réduire le délai de mise en place.

Systèmes d'information:

Objectifs: Élaborer et fournir un système d'information qui aide la section des opérations à préparer ses plans de répartition hebdomadaires et qui fournit à la section de la planification une base de renseignements lui permettant de mener des études au sujet du rendement du réseau et (ou) des mesures d'efficacité.

Rendement: Les informations doivent être fournies en temps voulu, être d'accès facile et exactes.

F. Information sur le rendement et justification des ressources

Opérations: Ce groupe est chargé de répartir les wagons, de coordonner les activités portuaires et les services de transport. Les ressources portent sur 12 années-personnes et 502 700 $ sous forme de salaire.

En plus de ses tâches permanentes, la section des opérations s'est chargée:

- de revoir et de mettre à jour l'entente sur le placement proportionnel de wagons à Thunder Bay;
- de participer à une étude menée par la Commission canadienne des grains sur l'escalade des frais d'entreposage;
- de renégocier les ententes d'exploitation avec les compagnies ferroviaires au sujet du parc de wagons-trémies du gouvernement;

- de fournir du personnel ressource pour les cours donnés par l'Institut international du Canada pour le grain (niveau international, commercialisation du grain, chefs agricoles); et

- de former un comité de coordination sur les expéditions du grain destiné à Churchill.

La section des opérations exercera les fonctions suivantes dans le cadre de son plan de travail de 1988-1989:

- l'administration constante des ententes d'exploitation avec les chemins de fer portant sur les wagons-trémies du gouvernement fédéral;

- la formulation d'une série de recommandations sur la base juridique propre à la fonction de répartition;

- une étude sur le besoin de perfectionner les procédés de répartition des wagons dans le cas des grains et des produits à base de grain hors-contingents et qu'on ne peut mettre en commun;

- des négociations avec les compagnies ferroviaires sur les ententes réciproques et d'interchangeabilité afin de garantir que du grain puisse être expédié à Prince Rupert et à Churchill; et

- le perfectionnement et l'informatisation du processus de répartition des wagons.

Planification: Ce groupe est chargé de planifier et d'améliorer les réseaux d'information et les mesures d'efficacité, d'établir un plan d'objectifs de rendement et de participer à des évaluations et à la rédaction de modifications portant sur les fonctions opérationnelles. Les ressources comprennent huit années-personnes et 341 100 $ sous forme de salaire.

Jusqu'à présent, les études comprennent:

- un rapport sur les objectifs et le contrôle du rendement du réseau;

- un rapport sur la capacité des wagons couverts, y compris les besoins en wagons jusqu'en 1992;

- la préparation de profils relatif à six voies d'embranchement aux coûts élevés;

- la revue et la rédaction de rapports et de recommandations sur les prévisions de volume et sur les procédés propres aux objectifs de rendement; et

- à la suite des recommandations faites par le vérificateur général, les procédés propres aux prévisions (en vertu du paragraphe 18(1) de la LTGO) ont été révisés et modifiés afin d'obtenir des statistiques plus détaillées.

En plus, le groupe a mené à bien plusieurs études sur le rendement du réseau qui précisent les raisons de la baisse du tonnage trimestriel. Ce tonnage était tombé au-dessous du minimum fixé. L'analyse ne constituait pas une étude globale, mais était axée sur les principaux facteurs qui ont contribué aux résultats.

Les plans de 1988-1989 comprennent:

- l'établissement de listes de projets éventuels pour améliorer l'efficacité du réseau de transport et de manutention et, dans tous les cas possibles, la mise en application desdits projets;

- la rédaction d'un rapport complet sur le système des objectifs de rendement et le perfectionnement du système conceptuel de ces objectifs, avec primes et sanctions, et la mise en oeuvre éventuelle; et

- de l'aide aux équipes d'évaluation des voies d'embranchement (CSTG) qui ont été formées pour revoir et recommander les options concernant le coût élevé desdites voies.

Projets spéciaux: Cette nouvelle section est chargée d'élaborer et d'administrer des projets spéciaux, y compris le fonds de réserve d'amélioration du réseau, d'élaborer la politique et le programme de communication ainsi que de s'acquitter de ses fonctions de secrétariat ministériel. Les ressources comprennent une année-personne et 50 000 $ en salaire.

En plus de l'administration constante du fonds de réserve d'amélioration du réseau, la section se chargera de mener à bien les programmes de communication suivants en 1988-1989:

- la revue trimestrielle de l'Office du transport du grain par l'intermédiaire d'un bulletin de nouvelles intitulé "Update";

- la publication de brochures et des présentations audio-visuelles pour mieux informer les producteurs des objectifs de l'OTG; et

- la publication d'un bulletin de nouvelles pour tenir les producteurs au courant du coût réel du transport des grains et de la répercussion du coût sur le fret.

Secrétariat du Comité supérieur du transport du grain: L'Office fournit des services de secrétariat au Comité supérieur du transport du grain, ce qui comprend les tâches suivantes: coordonner les ordres du jour, fournir des documents de base, et rédiger et distribuer les procès-verbaux des réunions du CSTG.

Le personnel de l'OTG du groupe de la planification fait également partie de plusieurs sous-comités comme membres des sous-comités techniques, et de plusieurs comités à titre de conseils. Par conséquent, le personnel est souvent chargé de rédiger et de remettre des rapports et des exposés au CSTG.

L'OTG a participé aux activités des comités suivants en 1987-1988:

- le sous-comité des voies d'embranchement ad hoc;
- le sous-comité sur la réserve d'amélioration du réseau;
- le sous-comité des mesures d'efficacité;
- le sous-comité des objectifs de rendement; et
- le sous-comité des coûts.

Le personnel de l'OTG rédige et assure la distribution des quatre rapports publics qui doivent être publiés aux termes de la LTGO et s'acquitte aussi d'autres fonctions d'information du public qui sont jugées nécessaires, de temps en temps, par le CSTG.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Tableau 4: Détail des besoins financiers par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Personnel			
Traitements et salaires	1 385	1 172	1 124
Autres frais touchant le personnel	15	8	0
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	215	202	208
	1 615	1 382	1 332
Biens et services			
Transports et communications	300	300	274
Information	100	110	60
Services professionnels et spéciaux	531	310	224
Location	239	82	95
Achat de services de réparation et d'entretien	126	123	31
Services publics, fournitures et approvisionnements	50	30	24
Autres subventions et versements	2	1	-
	1 348	956	708
Total des dépenses de fonctionnement	2 963	2 338	2 040
Capital	43	43	40
Paiements de transfert	16 582	5 000	1 074
	19 588	7 381	3 154

2. Dépenses en personnel

Les dépenses en personnel représentent 8 p. 100 du total des dépenses de fonctionnement. Le tableau 5 présente des besoins en personnel dans le cadre du Programme.

Tableau 5: Détail des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1988-1989
	88-89	87-88	86-87		
Administrateur	1	1	1		
Gestion	4	4	4	51 400 - 100 700	70 584
Scientifique et professionnelle	3	3	3	15 334 - 94 950	50 740
Administration et service extérieur	13	13	13	14 005 - 71 314	41 521
Soutien administratif	10	10	10	14 042 - 41 166	26 317

Nota: La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour appliquer le Programme. La colonne de l'échelle actuelle des traitements représente l'échelle de traitement, par groupe professionnel, en vigueur le 1er octobre 1987. Dans la colonne du traitement annuel moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, compte tenu des conventions collectives, des augmentations annuelles, des promotions et de la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs influent sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Paiements de transferts

Tableau 6: Détail des contributions (en dollars)

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Contributions			
Contributions aux termes du fonds de réserve pour l'amélioration du réseau	**16 582 000**	5 000 000	1 053 499
Contributions aux entreprises de camionnage qui ont été touchées par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	-	-	20 270
Contribution à la Commission du port de Thunder Bay	-	-	-
	16 582 000	5 000 000	1 073 769

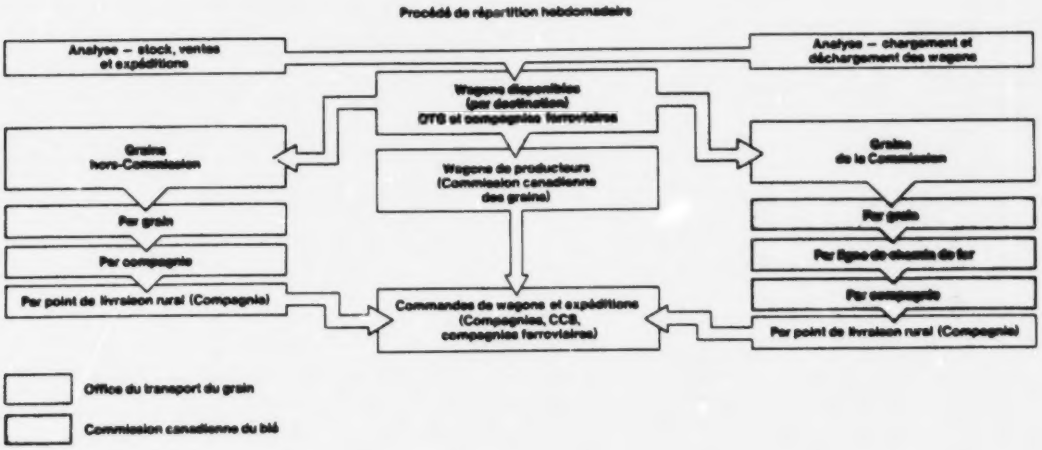
4. Coût net du Programme

Tableau 7: Coût net du Programme pour 1988-1989 (en milliers de dollars)

	Budget Principal 1988-1989	Plus autres coûts*	Coût total estimatif 1988-1989	1987-1988
Administrateur de l'Office du transport du grain	19 588	38	**19 626**	7 225

* Services fournis gratuitement par le Conseil du Trésor relativement à la quote-part de l'employeur en primes d'assurances et autres avantages sociaux des employés et par le ministère des Approvisionnements et Services pour l'émission des chèques. L'Office du transport du grain a tenu compte du coût des locaux (payé normalement par le ministère des Travaux publics) pour 1987-1988.

B. Processus de répartition des wagons


Procédé de répartition hebdomadaire
Analyse – stock, ventes et expéditions
Analyse – chargement et déchargement des wagons
Wagons disponibles (par destination) OTG et compagnies ferroviaires
Grains hors-Commission
Wagons de producteurs (Commission canadienne des grains)
Grains de la Commission
Par grain
Par compagnie
Par point de livraison rural (Compagnie)
Commandes de wagons et expéditions (Compagnies, CCB, compagnies ferroviaires)
Par grain
Par ligne de chemin de fer
Par compagnie
Par point de livraison rural (Compagnie)
Office du transport du grain
Commission canadienne du blé

C. Aperçu du réseau de transport du grain

RÔLES \ PARTICIPANTS	COM. CAN. DU BLÉ	PRODUCTEURS	COMPAGNIES DE GRAINS	CHEMINS DE FER	COMMISSION CANADIENNE DES GRAINS	OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN	COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS	GOUV. DU CANADA
PLANTATION-MOISSON, ENTREPOSAGE SUR FERME		•						
ÉTABLISSEMENT D'ADMINISTRATION DES CONTINGENTS	•							
LIVRAISON AU SILO DE COLLECTE		•						
COMMERCIALISATION DES GRAINS DE LA COMMISSION	•		†					
COMMERCIALISATION DES GRAINS HORS COMMISSION			•					
COMMERCIALISATION DES GRAINS FOURRAGERS HORS COMMISSION			•					
ENTREPOSAGE/MANUTENTION AUX SILOS RURAUX			•		†			
ESPACE À LOUER AUX GRAINS			•					
RÉPARTITION DES WAGONS, COMMANDE DES WAGONS	•		•	•		•		
TARIFICATION POUR MANUTENTION ET ENTREPOSAGE			•		•			
HOMOLOGATION ET FIXATION DES NORMES/GRADES					•			
HORAIRE: PRISE ET MISE EN PLACE DES WAGONS			†	•				
MOUVEMENTS DU GRAIN VERS SILOS TERMINUS				•				
RÉPARTITION DES WAGONS AUX SILOS TERMINUS			•	†		•		
ENTREPOSAGE ET MANUTENTION AUX SILOS TERMINUS			•		•			
TARIFICATION-COÛT TRANSPORT PAR RAIL				†			•	
WAGONS CÉRÉALIERS À PRÉVOIR	•			•				•
INSPECTION DU PRODUIT DANS SILOS TERMINUS					•			
FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS SUR LE RÉSEAU	•	†	•	•	•	†		
DÉCISIONS SUR GESTION DE L'INVENTAIRE	•	†	•			• hors Commission		
NÉGOCIATIONS DES CONTRATS D'EXPORTATION	•		•					
TRANSPORT PAR MER	•		•					

LÉGENDE • Rôle important † Rôle de soutien